

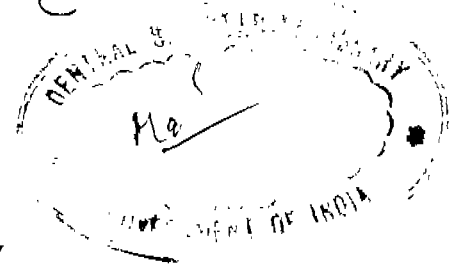


भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 96]
No. 96]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 24, 1999/अग्रहायण 3, 1921
NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 24, 1999/AGRAHAYANA 3, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 24 नवम्बर, 1999

सं. टीएएमपी/25/99-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार न्यू मंगलोर पत्तन न्यास में गुजरात से भारी मात्रा में परिवहन की गई सीमेंट के तटीय कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभारों में कमी करने के संबंध में मैसर्स लार्सन एंड टूब्रो लि. (एल. एंड टी.) के अनुरोध को रद्द करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं० टीएएमपी/25/99-एनएमपीटी

मैसर्स लार्सन एंड टूब्रो लिमिटेड

- - -

आवेदक

बनाम

न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

- - -

प्रतिवादी

आदेश

(अक्तूबर, 1999 के 29वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला विशेष सीमेंट मालवाहकों में गुजरात से भारी मात्रा में परिवहन की गई सीमेंट के तटीय कार्गो के लिए एनएमपीटी द्वारा 35/-रूपए प्रति टन से नीचे घाटशुल्क प्रभारों में कमी करने के संबंध में मैसर्स एल एंड टी द्वारा किए गए आवेदन से संबंधित है।

2. मैसर्स एल एंड टी ने अपने आवेदन में निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं। वे गुजरात में अपने विनिर्माण संयंत्र से मंगलोर में भारी मात्रा में सीमेंट का अंतरण करते हैं। उन्होंने एक आधुनिक बड़ी मात्रा में सीमेंट के भंडारण एवं बोरी भरने का संयंत्र स्थापित किया है, जिसमें भारी मात्रा में ठोस-तरल अवस्था में परिवहन की कार्गो प्रहस्तन तकनीक उपलब्ध है। यह बड़ी मात्रा में धन निवेश करके स्थापित की गई एक नई प्रौद्योगिकी है। अधिशेष की स्थिति होने और परिणामी कम मूल्यों के कारण, उच्च परिवहन लागत का उन पर अत्यधिक प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है, जोकि मूल्य का 30% बैठती है। उन्होंने सीमेंट का परिवहन एनएमपीटी के लिए निर्धारित किया हुआ है, जिससे बिना किसी अतिरिक्त लागत के पत्तन को नियमित रूप से अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होता रहेगा। बोरी में भरे सीमेंट के लिए एनएमपीटी में घाटशुल्क के लिए प्रशुल्क अस्सी के दशक में निर्धारित किया गया था। जब भारत बड़ी मात्रा में सीमेंट का आयात करता था। यह परिदृश्य अब पूरी तरह बदल गया है। इसलिए, एनएमपीटी को गुजरात में समकक्ष पत्तनों में तुलनीय स्तर पर घाटशुल्क में कमी करनी चाहिए, जोकि 35/-रूपए प्रति टन से कम प्रभार लेते हैं।

3.1 एनएमपीटी ने एल एंड टी के अनुरोध का विरोध किया है। एनएमपीटी ने उल्लेख किया है कि एल एंड टी द्वारा किया जाने वाला समस्त विसर्जन प्रचालन डॉक कर्मचारियों के बिना किया जाता है, जिसका श्रमिकों द्वारा भारी प्रतिरोध किया जाता है। एनएमपीटी ने इस फर्म को 3 वर्ष की अवधि के लिए अल्पावधि लाइसेंस के आधार पर अपना संयंत्र स्थापित करने के लिए भूमि आर्बिट्रि की है और पत्तन तथा एल एंड टी के बीच एक लाइसेंस विलेख निष्पन्न किया गया है। एल एंड टी सीमेंट के लिए लागू निर्धारित घाटशुल्क प्रभार का भुगतान करने के लिए सहमत था। वैसे भी, इस समय सीमेंट के लिए 60/-रूपए प्रति टन का घाटशुल्क पुराना है और इसमें संशोधन किया जाना है। एनएमपीटी ने आगे उल्लेख किया है कि प्रचालन की कोई भी पद्धति होते हुए यह दर लागू है। यदि एल एंड टी सीमेंट का प्रहस्तन परंपरागत तरीके से करता है तो उन्हें लगभग 30,000/-रूपए प्रति गैग प्रति शिफ्ट की अतिरिक्त (कार्गो प्रहस्तन) लागत वहन करनी पड़ेगी। पत्तन श्रमिकों का उपयोग करके 3 लाख टन के निर्धारित यातायात का प्रहस्तन करने के लिए 8 घंटे की शिफ्ट में 300 टन के औसत उत्पादन पर पत्तन को 1000 गैग शिफ्ट रोजगार प्रतिवर्ष प्राप्त होता और 3 करोड़ रूपए प्रतिवर्ष के राजस्व की आय होती। एनएमपीटी डॉक श्रमिकों को मासिक मजूरी भुगतान पूरा करने के लिए आरसीएच श्रमिक विंग को 60 से 80 लाख रूपए प्रतिमाह की सहायता कर रहा है। चूंकि, पत्तन को न केवल रख-रखाव बल्कि विकास गतिविधियों के लिए भी अपने संसाधन जुटाने पड़ते हैं, इसलिए अनुमोदित घाटशुल्क प्रभारों में कमी करने के लिए कोई गुंजाइश नहीं है।

3.2 कनारा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (केसीसीआई) ने भी एल एंड टी के अनुरोध का विरोध किया है। उन्होंने उल्लेख किया है कि व्यापार और उद्योग के सर्वोत्तम हित में भारी मात्रा में सीमेंट के तटीय कार्गो के लिए वर्तमान घाटशुल्क प्रभार में कोई कमी नहीं की जाएगी।

3.3 आईएनएसए ने उल्लेख किया है कि घाटशुल्क कार्गो से संबंधित लागत है और इसलिए इस संबंध में उनकी ओर से कोई टिप्पणी नहीं है।

3.4 भारतीय नौवहन निगम ने भी उल्लेख किया है कि उनकी ओर से भी कोई टिप्पणी नहीं है ।

4. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार दिनांक 2 सितम्बर, 99 को एनएमपीटी में संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए थे :-

4.1 मैसस लार्सन एंड टूब्रो

- (i) एल एंड टी की परियोजना खर्चीली हो गई है ।
- (ii) उन्होंने भारी निवेश किया है और आर्थिक रूप से व्यवहार्य परियोजना बनना चाहते हैं ।
- (iii) वे एनएमपीटी के एक बड़े प्रयोक्ता हैं और वे काफी यातायात प्रदान करते हैं, जिससे उनका अनुरोध विशेष विचार किए जाने हेतु पात्र है ।
- (iv) वे निकटवर्ती उपलब्ध अन्य स्थानों की तुलना में एनएमपीटी को प्राथमिकता देते हैं।
- (v) उन्होंने अपना अनुरोध तटीय कार्गो में कुछ छूट देने के लिए तर्क के रूप में प्रस्तुत किया है ।

4.2 न्यू मंगलोर पत्तन न्यास

- (vi) एल एंड टी ने एनएमपीटी के साथ एक करार पर हस्ताक्षर किए हैं । करार की धाराओं को बदलना संभव नहीं है । करार में किसी प्रकार के परिवर्तन पर लेखापरीक्षा द्वारा आपत्ति की जाएगी ।
- (vii) एनएमपीटी को 18% की आय दर (आरओआर) प्राप्त होने की आशा है । यदि उन्हें 10% की आय दर प्राप्त होती है, तब वे ऐसे प्रचालन करने में असमर्थ होंगे ।
- (viii) केसीसीआई ने भी एल एंड टी के प्रस्ताव पर आपत्ति की है ।
- (ix) गुजरात के पत्तनों के घाटशुल्क की एनएमपीटी के साथ तुलना नहीं की जा सकती । ये दरें प्रत्येक स्थान पर एक जैसी नहीं हो सकती ।
- (x) मैसर्स गुजरात अंबुजा जैसी अन्य सीमेंट विनिर्माता कंपनियां एनएमपीटी में कम शर्तों पर आने की इच्छुक हैं ।

4.3 कनारा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (केसीसीआई)

- (xi) केसीसीआई एनएमपीटी द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों का पूरी तरह समर्थन करता है ।
- (xii) यदि एनएमपीटी एल एंड टी के अनुरोध को स्वीकार कर लेता है, तब उसका क्रमिक प्रभाव पड़ेगा । अन्य प्रयोक्ता भी उस छूट के लिए मांग करेंगे ।
- (xiii) यंत्रीकृत कार्गो प्रहस्तन प्रणाली का श्रमिकों ने विरोध किया है । उन्होंने कंटेनर यातायात के मामले में भी विरोध किया है । इस प्रकार एल एंड टी की बजाए एनएमपीटी घाटा उठा रहा है ।

5. उपलब्ध रिकार्डों, इस मामले में एकत्र समस्त सूचना और ऊपर दिए गए विश्लेषण के संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दे विचारार्थ उभर कर सामने आए हैं :-

- (i) एल एंड टी ने एनएमपीटी के साथ एक लाइसेंस विलेख निष्पन्न किया है और वे इससे पीछे नहीं हट रहे हैं । उन्होंने इसके शर्तों और निबंधनों का पालन करने का आश्वासन दिया है ।

- (ii) जैसाकि लाइसेंस विलेख में उल्लेख किया गया है, एल एंड टी एनएमपीटी में प्रभावी सभी पोत-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध प्रभारों को लागू करने का इच्छुक है ।

उन्होंने केवल एक 'छूट' का अनुरोध किया है, जो इस तर्क पर आधारित है कि संदर्भाधीन घाट-शुल्क 'बोरी वाले सीमेंट' के प्रहस्तन के लिए निर्धारित किया गया था और तरल रूप में सीमेंट के लिए नहीं । अन्य शब्दों में इस वस्तु के इस प्रकार के प्रहस्तन के लिए वास्तव में कोई घाटशुल्क है ही नहीं ।

इस स्थिति को देखते हुए, एनएमपीटी को लाइसेंस विलेख में दर्ज करार से पीछे हटने के लिए लेखापरीक्षा की (संभावित) आपत्तियों की चिन्ता नहीं करनी चाहिए ।

- (iii) एल एंड टी की यह तुलना कि एनएमपीटी में 60/-रूपए प्रति मी. टन है, जबकि पीपावाव (गुजरात) में 35/-रूपए प्रति मी. टन है, एनएमपीटी ने सही जोर डाला है कि यह इस कारण सही नहीं है कि प्रत्येक स्थान पर प्रशुल्क दरे एक जैसी नहीं हो सकती ।
- (iv) 'तटीय कार्गो' में छूट के लिए एल एंड टी की मांग इस कारण सही नहीं है कि वर्तमान नीति में केवल पोत-संबद्ध प्रभारों (कार्गो-संबद्ध प्रभार नहीं) में छूट के लिए गुंजाइश दी गई है और यह तटीय यातायात को बढ़ावा देने के प्रयोजन के लिए है । एल एंड टी के मामले में यह कार्गो-संबद्ध प्रभारों के संदर्भ में है और यह विदेश जाने वाले पोतों के बड़े से संबंधित है । रिकार्ड में ऐसा कहीं उल्लेख नहीं है कि उन्हें 'तट के साथ चलने वाले' में परिवर्तित कर दिया गया है ।
- (v) एल एंड टी का यह तर्क कि लागतों में वृद्धि से उनकी परियोजना की व्यवहार्यता प्रभावित होती है, सही नहीं है, क्योंकि किसी पत्तन से यह आशा नहीं की जा सकती कि परियोजनाओं को व्यवहार्य बनाने के लिए वह प्रचालन लागतों में आर्थिक सहायता करेगा।
- (vi) यह कि एल एंड टी ने कारवाड़ जैसी अन्य पत्तन की तुलना में एनएमपीटी को वरीयता दी, विशेष विचार करके रियायती प्रशुल्क के लिए उनके द्वारा किए गए इस अभ्यावेदन का निर्णय करने के प्रयोजन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ सकता ।
- (vii) एनएमपीटी की यह आशंका कि इसी प्रकार का अनुरोध करने वाले पोतवणिकों को प्रेरित करने से इस मामले पर क्रमिक प्रभाव पड़ेगा, आधारहीन है, क्योंकि जैसाकि ऊपर 5(ii) में उल्लेख किया गया है कि यहां पर जो अनुरोध किया गया है वह तरल अवस्था में सीमेंट के प्रहस्तन के लिए नए (रियायती) घाटशुल्क के संबंध में है ।
- (viii) यह कि एल एंड टी ने सीमेंट प्रहस्तन के लिए आधुनिक प्रौद्योगिकी स्थापित करने के वास्ते भारी निवेश किया है, लाइसेंस के विस्तार (अथवा लाइसेंस को पट्टे में परिवर्तित करना) के लिए दबाव डालने का आधार हो सकता है, परन्तु यह प्रशुल्कों को प्रभावित करने का आधार नहीं हो सकता ।

तथापि, इस संदर्भ में उनकी दो टिप्पणियों पर तर्कसंगत विचार किया जा सकता है :-

- (क) उन्हें डीजी सेट की खरीद पर भारी निवेश करना पड़ा था, क्योंकि पत्तन द्वारा विद्युत आपूर्ति का आश्वासन पूरा नहीं किया गया था ।

- (ख) प्रदूषण संबंधी अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए ट्यूब कन्वयर बेल्ट का निर्माण करने में भारी निवेश करना पड़ा था और सरल/सस्ती यांत्रिक पद्धति को अपनाने की बजाए कार्गो को तरल अवस्था में बाहर भेजने के लिए वायवीय पद्धति का प्रयोग करना पड़ा, क्योंकि खत्ती (साइलो) की अवस्थिति को बाद में दूर स्थान पर स्थानांतरित कर दिया गया था ।
- (ix) इस तथ्य पर ध्यान देना निश्चित ही तर्कसंगत होगा कि तरल रूप में सीमेंट का प्रहस्तन करने से कार्गो की निकासी काफी तेजी से (बोरी में भरे हुए सीमेंट के परंपरागत प्रहस्तन से लगभग 10 गुना तेजी से) होगी और इससे इसके बिखरने/प्रदूषण की समस्या नहीं होगी।
- (x) इस संदर्भ में एक अन्य कारक पर ध्यान देना तर्कसंगत होगा जोकि एल एंड टी द्वारा गारंटी किए गए कार्य-निष्पादन के न्यूनतम स्तर के बारे में है । लाइसेंस विलेख के अंतर्गत एल एंड टी ने 3,00,000 मी.टन प्रति वर्ष के निश्चित यातायात के लिए घाटशुल्क और अन्य प्रभारों का भुगतान करना होता है, वास्तविक चाहे कितना ही हो । इसे एनएमपीटी के लिए प्रमुख सकारात्मक मुद्दे के रूप में देखा जा सकता है । 'मात्रा में छूट' के सिद्धांत को सभी जगह मान्यता दी जा रही है, जिससे इससे गारंटी के संदर्भ में कुछ विशेष विचार करना आवश्यक हो जाएगा ।
- (xi) यह कि केसीसीआई ने इस अनुरोध का विरोध किया है अथवा अन्य संचालकों (अर्थात् मैसर्स गुजरात अंबुजा) ने कम शर्तों पर आने का प्रस्ताव किया है, उससे पूर्ववर्ती उप-पैराग्राफों में उल्लिखित एल एंड टी के दावे के बल से पीछे नहीं हटा जा सकता ।

6. सभी संबद्ध मुद्दों पर व्यापक विचार-विमर्श करने और समस्त रूप से ध्यान देने के पश्चात यह निर्णय किया गया है कि प्राधिकरण द्वारा इस तथ्य को नकारना उचित नहीं होगा कि आवेदक ने इस विषय पर एनएमपीटी के साथ एक व्यापक करार पर हस्ताक्षर किए हैं । मैसर्स एल एंड टी के लिए यह अधिक उचित होगा कि वे पट्टा/संविदा के नवीकरण के समय प्राधिकरण से संपर्क करें । उस समय प्राधिकरण के पास काफी सूचना उपलब्ध होगी और इस स्थिति की तुलना में उस समय प्राधिकरण निर्णय करने में बेहतर स्थिति में होगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन 3/4/असाधारण/143/99]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 24th November, 1999

F. No. TAMP/25/99-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (Act 38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby rejects the request of M/s. Larsen & Toubro Limited (L&T) for reduction in the wharfage charges at the New Mangalore Port Trust for coastal cargo of bulk cement transported from Gujarat as in the Order appended hereto.

3.1. The NMPT has opposed the request of the L & T. The NMPT has stated that the entire discharge operation by the L & T takes place without engaging Dock workers which invited stiff resistance from the labour force. The NMPT has allotted the land to the firm to set up their plant on a short term licence for a period of 3 years and entered into a licence deed between the Port and the L & T. The L & T agreed to pay the prescribed wharfage charge in force for cement. Also, the present wharfage for cement is Rs.60/- per tonne is old and is due for revision. The NMPT has further stated that this rate is applicable irrespective of the mode of operation. If L & T were to handle cement by the conventional method, they would have had to bear an additional (cargo handling) cost of about Rs.30,000/- per gang per shift. On an average productivity of 300 tons in a shift of 8 hours for the committed

traffic of 3 lakh tons handled using Port Labour, the Port would have got 1000 gang shift employment per annum and earned revenue to the tune of Rs.3 crores per annum. The NMPT is subsidising Rs. 60 to 80 lakh per month to the R.C.H. workers wing to meet the monthly wage payments to the dock workers. Since the Port has to find its own resources not only for maintenance but also for the developmental activities, there is no scope for reduction in the approved wharfage charges.

3.2. The Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) has also opposed the request of L & T. They have stated that in the best interest of trade and industry the current wharfage charge for coastal cargo of bulk cement shall not be reduced.

3.3. The INSA has stated that wharfage is a cargo related cost and will not, therefore, attract any comments from it.

3.4. The SCI has also stated that they have no comments to offer.

4. In accordance with the prescribed procedure a joint hearing was held at the NMPT on 2 September 99. At the joint hearing the following points were made:-

4.1. **M/s. Larsen & Toubro**

- (i). The project of the L & T has become expensive.
- (ii). They have made heavy investment and want to be an economically viable project.
- (iii). They are a big user of the NMPT and give so much of traffic that their request deserves special consideration.
- (iv). They preferred NMPT to other locations available near by.
- (v). They reiterate their request as a plea for some concession to coastal cargo.

4.2. **New Mangalore Port Trust:**

- (vi). The L & T has signed, an agreement with the NMPT. It is not possible to change the clauses of the agreement. The audit will object to any change in the agreement.
- (vii). The NMPT is expected to get an ROR of 18%. If they get only 10%, they can not afford such operations.
- (viii). The KCCI have also objected to the proposal of the L & T
- (ix). Wharfage of Gujarat Ports can not be compared with the NMPT rates. The rates can not be the same everywhere.

- (x). Other cement manufacturing companies like M/s. Gujarat Ambuja are willing to come to the NMPT on lesser terms.

4.3. Kanara Chamber of Commerce and Industry:

- (xi). The KCCI totally endorses all the points made by the NMPT.
- (xii). If the NMPT concedes the request of L & T, there will be a cascading effect. Other users will also demand for the same concession.
- (xiii). The mechanised cargo handling system invited opposition from the labour. They opposed even in the case of container traffic. So it is NMPT that is suffering and not L & T.

5. With reference to the records available, the totality of the information collected in the case, and the analysis given above, the following points emerged for consideration:

- (i). The L&T have entered into a Licence Deed with the NMPT; and, they are not resiling from it. They have assured to abide by its terms and conditions.
- (ii). As stated in the Licence Deed, the L&T is willing to accept levy of all vessel-related and cargo-related charges prevailing at the NMPT.

What they have asked for is only a 'concession' on the logic that the wharfage in reference was determined for handling 'bagged cement' and not cement in fluidised form. In other words, there is really no wharfage for this type of handling of this commodity.

That being so, the NMPT need not worry about (possible) audit objections for veering away from the agreement recorded in the Licence Deed.

- (iii). The L&T comparison of Rs.60/- PMT at the NMPT and Rs.35/- PMT at Pipavav (Gujarat), as rightly stressed by the NMPT, is not valid for the reason that tariff rates cannot be the same everywhere.
- (iv). The L&T demand for a concession to 'coastal cargo' is also not valid for the reason that the existing policy provides scope for concessions only in vessel-related charges (and not cargo-related charges) and for the purpose of encouraging coastal traffic at that. In the L&T case what is in reference is a cargo-related charge; and, what is involved is a fleet of foreign-going vessels. There is nothing on record to show that they have been converted to 'coastal runs'.

- (v). The L&T argument about cost overruns upsetting the viability of their project is also not valid because a port cannot be expected to subsidise operating costs for making projects viable.
- (vi). That the L&T preferred the NMPT to other ports like Karwar cannot be of any consequence for purposes of deciding this representation by them for a concessional tariff on special considerations.
- (vii). The apprehension of the NMPT that any favourable decisions in this case may have a cascading effect by prompting other shippers to come up with similar requests is baseless because, as stated in 5 (ii) above, what is sought in effect here is a new (concessional) wharfage for cement handled in fluidised form.
- (viii). That the L&T has made heavy investments to instal a state-of-the-art technology for handling cement can be a ground for pressing for extension of the licence (or, even, conversion of the licence into a lease); but, it cannot be a ground for influencing tariffs.

Nevertheless, two of its observations can reasonably be reckoned with in this context:

- (a). They had to invest heavily in the purchase of a DG set since the assurance about supply of power by the port was not fulfilled.
- (b). They had to invest heavily in building a tube conveyor belt to meet with the pollution requirements and use a pneumatic method to pump out cargo in a fluidised state instead of adopting a simpler/cheaper mechanical method since the location of the silo was subsequently shifted to a distant place.
- (ix). It will definitely be of relevance to reckon with the fact that handling of cement in a fluidised form enables a much faster (about 10 times faster than conventional handling of bagged cement) evacuation of the cargo and without any spillage/pollution at that.
- (x). Another factor that will be relevant to be recognised in this context is about the minimum level of performance guaranteed by the L&T. Under the Licence Deed, the L&T is required to pay wharfage and other charges for the 3,00,000 MT per annum committed traffic irrespective of the actuals. This must be seen to be a major plus point for the NMPT. The principle of 'volume discounts', which is gaining ground everywhere, will warrant some special consideration with reference to this guarantee.

- (xi). That the KCCI has opposed the request or that other operators (e.g. M/s. Gujarat Ambuja) have offered to come on lesser terms cannot detract from the force of the L&T contentions described in the preceding sub-paras.

6. After a detailed discussion on all the relevant issues, and based on a collective application of mind, it is decided that it will not be appropriate for the Authority to ignore the fact that the Applicant has signed a detailed Agreement on the subject with the NMPT. IT will be more appropriate for M/s. L & T to approach the Authority at the time of renewal of the lease / contract. The Authority will be much more informed at that time and will be in a better position to take a decision than at this stage.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/Exty./143/99]